

Diálogo activo en apoyo de los trabajadores del mar

Índice

- 1 ¿En qué consiste el programa de diálogo activo en apoyo de los trabajadores del mar?
- 2 ¿Por qué supone un problema?
- 3 ¿En qué se diferencia este programa de diálogo activo de otro tipo de interacciones?
- 4 ¿Cuáles son algunos de los retos que plantea la resolución de este problema?
- 5 ¿Qué hemos hecho hasta ahora?
- 6 ¿Qué puedes hacer tú?
- 7 Apéndice 1 - Carta a las aerolíneas - Ejemplo
- 8 Apéndice 2 - Carta a la ONU

1 ¿En qué consiste el programa de diálogo activo en apoyo de los trabajadores del mar?

Las restricciones a los viajes y los intercambios comerciales a causa de la crisis de la COVID-19 provocaron el cierre de puertos y la cancelación de vuelos. A consecuencia de ello, cientos de miles de trabajadores marítimos quedaron varados en el mar, ya que muchos países prohibieron a los marineros desembarcar al llegar a puerto, lo que significa ausencia de permisos para bajar a tierra y de cambios de tripulación.

De acuerdo con la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), existen alrededor de 400.000 marineros (alrededor del 30% del colectivo mundial) atrapados trabajando a bordo de los barcos y otros 400.000 se enfrentan a la ruina económica, dado que muchos no han podido volver a trabajar.

Los marineros están sujetos a contratos de trabajo que, de acuerdo con la normativa actual, estipulan que un marinero no debería servir a bordo de un buque durante más de 11 meses sin disfrutar de un permiso. La mayoría de las empresas navieras se autoimponen un periodo de nueve meses, ya que los estudios han demostrado que la productividad y la atención a la seguridad decaen considerablemente después de contratos prolongados.

Intercargo calcula que, a día de hoy se encuentran vencidos entre el 35 y el 40% de los contratos laborales de los marineros que se hallan embarcados actualmente. De estos, el 10% ya había prestado servicio entre 12 y 17 meses, y muchos marineros llevan trabajando más de 15 meses seguidos.

2 ¿Por qué supone un problema?

Supone tanto un riesgo de inversión como un riesgo social (humanitario) porque:

- El transporte marítimo internacional es la savia de la economía mundial y representa el 90% de los intercambios comerciales.
- Desde los productos cotidianos (p. ej., productos para el hogar, alimentación, etc.) hasta las materias primas, como el petróleo para impulsar nuestros coches y el carbón para generar electricidad, los marineros gobiernan los barcos para que podamos vivir nuestras vidas sin preocuparnos por la escasez de bienes de primera necesidad.
- La tensión física y mental a la que se ven sometidos los marineros, cuyas situaciones económicas son, para empezar, malas, y tienen poca influencia política para cambiar su situación, supone una gran preocupación, ya que el deterioro de sus condiciones podría amenazar el manejo seguro de los cargamentos y la continuidad de los servicios navieros. Eso es importante tanto en el plano social como en el de la inversión ya que, desde esta última perspectiva, esto tiene importantes implicaciones de valoración para toda la cadena de suministro del transporte marítimo.

3 ¿En qué se diferencia este programa de diálogo activo de otro tipo de interacciones?

Muchos diálogos activos en materia social, medioambiental y de gobierno corporativo surgen a posteriori, es decir, después de que ocurra un accidente grave. En este proceso de diálogo activo pudimos identificar un problema con la suficiente antelación como para trabajar con otras partes interesadas con el fin de encontrar una solución antes de que se produjera un incidente importante. Dado que muchos cargamentos son peligrosos, un suceso de gravedad podría provocar importantes daños económicos, sociales y medioambientales, y redundaría en interés de todos impedir que eso ocurra.

4 ¿Cuáles son algunos de los retos que plantea la resolución de este problema?

- El mayor reto **logístico** es que muchos puertos están cerrados a los marineros debido a los posibles contagios de coronavirus. Una dificultad añadida ha sido la falta de vuelos para transportarles de vuelta a sus casas desde los destinos de las rutas de transporte hasta los países de origen de las tripulaciones.
- El mayor reto **político** es la falta de reconocimiento de estos marineros como "trabajadores esenciales", lo que reduciría enormemente los obstáculos logísticos (p. ej. visados).
- El mayor reto **económico** estriba en que muchos armadores responsables han fletado vuelos chárter (p. ej., 40.000 dólares para 11 marineros desde Londres hasta Gibraltar más gastos de hotel después de llegar a Gibraltar durante nueve días) para tratar de superar las dificultades logísticas y políticas, lo que claramente no es sostenible para unos armadores que están sufriendo pérdidas en su negocio estratégico.
- **Rechazo:** en algunos casos, los propietarios de la carga rechazan desviarse de las rutas tradicionales para facilitar los cambios de tripulación debido a los costes y plazos adicionales.
- **Sin voz:** la situación económica de la mayoría de marineros es de pobreza, así que carecen de influencia en la esfera política.

5 ¿Qué hemos hecho hasta ahora?

- Hemos puesto en marcha una campaña masiva por correo electrónico dirigida a aquellas de nuestras empresas participadas que poseen negocios de transporte marítimo y a las que se benefician de estos servicios (propietarios de cargamentos como BHP, por ejemplo) para solicitar su atención inmediata a esta cuestión y trabajar de forma colaborativa con las navieras accediendo a desviar rutas para facilitar los cambios de tripulación. También les hemos instado a que ejerzan presiones sobre los gobiernos para que concedan a los marineros la categoría de “trabajadores esenciales”.
- Hemos lanzado una campaña en medios de comunicación sobre la base de nuestras cartas de sensibilización para conseguir una atención universal y, de nuevo, como primer paso para instar a los gobiernos a reconocer a los marineros como “trabajadores esenciales”. Por el momento, el tema solo ha recibido cobertura en medios del sector del transporte marítimo.
- Estamos redactando una carta junto con otros inversores para la ONU, poniendo el foco en esta cuestión y solicitando acciones.

6 ¿Qué puedes hacer para ayudar?

1. Dialogar con nosotros sobre esta cuestión. Nos gustaría tener la oportunidad de conversar contigo para explicarte por qué es tan importante este asunto.
2. Entender qué implicaciones tienen el transporte marítimo y los riesgos de suministro expuestos para sus empresas.
3. Firmar nuestra carta de inversores dirigida a la ONU.
4. Como firmante de la carta, dar visibilidad al problema y su importancia.
5. Dialogar con tus empresas participadas en torno a esta cuestión.

7 Apéndice 1 - Carta a las aerolíneas - Ejemplo

Estimado presidente xxxx:

Fidelity International (FIL) es un inversor institucional internacional que gestiona activos por valor de más de 550.000 millones de dólares para sus clientes, además de un inversor a largo plazo en la compañía.

El objeto de esta carta es recabar su participación activa en los esfuerzos internacionales para resolver la crisis humanitaria que sufre la industria del transporte marítimo. De acuerdo con la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), existen actualmente alrededor de 300.000 marineros atrapados a bordo de sus buques. Debido a la pandemia, muchos países han prohibido a los marineros desembarcar cuando llegan a puerto, lo que dificulta enormemente los cambios de tripulación. La falta de vuelos también ha convertido la repatriación de marineros en un problema logístico y económico para los armadores. A consecuencia de ello, algunos marinos llevan ya trabajando más de 15 meses, muy por encima de la norma en el sector y el límite que marca la legislación. Los expertos han expuesto los elevados riesgos para la salud mental de los trabajadores del mar derivados del aislamiento y la separación prolongada de sus familias.

Se trata de un problema complejo y multidimensional, y su persistencia es una prueba de que la industria naviera no puede resolverlo sin el apoyo de otras partes interesadas, como los gobiernos y los fletadores. Siendo un medio primario de transporte para la repatriación de los marineros, las aerolíneas como la suya constituyen un elemento esencial de la solución. Somos plenamente conscientes de que el sector del transporte aéreo también se enfrenta a unas dificultades sin precedentes y que la programación de vuelos depende principalmente de la demanda comercial. No pensamos que la responsabilidad deba recaer únicamente sobre las compañías aéreas, pero las esperanzas de alcanzar una solución real son escasas sin su implicación directa. La participación de representantes de la industria de las aerolíneas en la consulta organizada por la Organización Marítima Internacional ha contribuido a la creación de un plan en doce etapas que constituye un primer paso importante, pero solo eso, un primer paso. Esperamos sinceramente que usted pueda seguir trabajando con todas las partes interesadas en los esfuerzos por llevar a los marineros a casa de forma segura para ellos y sus familias, y sin plantear un riesgo sanitario adicional para el conjunto de la sociedad.

Nos hemos puesto en contacto individualmente con los principales armadores y fletadores presentes en nuestros fondos con el objetivo de incidir en la necesidad de que todas las partes interesadas sigan colaborando para alumbrar una solución con urgencia. Esperamos contar con su apoyo en nuestro afán por concienciar sobre la situación de unos marineros merecedores de reconocimiento que han desempeñado un papel vital para sostener nuestro modo de vida —al igual que el personal de su aerolínea— durante estos difíciles momentos.

Le agradecemos el tiempo que ha dedicado a leer esta carta. No dude en ponerse en contacto con nosotros si podemos hacer algo para contribuir de algún modo a esta causa.

Atentamente,

8 Apéndice 2 - Carta a la ONU

Estimado Sr. Guterres:

Asunto: Posibilitar unos indispensables cambios de tripulación en el transporte marítimo para proteger las cadenas de suministro internacionales y la salud y seguridad de los marineros.

Nos dirigimos a usted en calidad de grupo de inversores internacionales que gestionan activos por valor de [...] billones de dólares estadounidenses. Colectivamente, invertimos en todas las áreas de la cadena de valor del transporte marítimo como armadores, operadores logísticos, empresas de gestión y fletadores.

Hace tiempo que se sabe de la existencia de una importante crisis humanitaria en el mar: las estrictas restricciones nacionales a los desplazamientos están repercutiendo en la capacidad de las tripulaciones a bordo de buques comerciales para desembarcar y en el reemplazo de las tripulaciones. Se calcula que a finales de septiembre de 2020 había más de 400.000 marineros varados en el mar, en muchos casos habiendo excedido la duración de sus contratos de duración determinada y el periodo máximo de servicio continuado que permiten los convenios marítimos internacionales. Otros 400.000 marineros permanecen en tierra a la espera de relevarlos, a menudo recibiendo un salario escaso o nulo. La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha calculado que el número de marineros afectados podría alcanzar pronto el millón si este problema no se aborda con urgencia.

Esta cuestión suscita importantes preocupaciones de salud y seguridad, que se suman a las elevadas tensiones mentales y físicas a las que se enfrentan los trabajadores del mar, y podría dar lugar a graves riesgos de seguridad si unos marineros extenuados manejan cargamentos peligrosos o perecederos. Las consecuencias medioambientales de un accidente marítimo grave en el que se vean involucrados estos tipos de cargas podrían ser catastróficas para los océanos y para nuestra seguridad.

Como inversores, es evidente que ya no se trata únicamente de un problema de las navieras ni de una crisis que esta industria pueda resolver por sí misma. El transporte marítimo es el responsable del 90% del comercio internacional y es clave no solo para la recuperación de la economía mundial tras la devastación de la COVID-19, sino para mantener nuestro estilo de vida actual.

Somos conscientes de que las posibles soluciones deben articularse sobre un planteamiento multilateral que facilite el movimiento de los trabajadores del mar y, al mismo tiempo, proteja a las poblaciones locales del riesgo de reinfección. Como inversores, también reconocemos que tenemos la responsabilidad de plantear nuestras inquietudes a las empresas a las que financiamos o de las que somos accionistas y esperar de ellas respuestas constructivas. Sin embargo, eso solo no basta y los gobiernos también deben conceder a los marinos la condición de "trabajadores esenciales" que a todas luces les corresponde para permitirles seguir prestando sus cruciales servicios de forma segura. Hemos visto con optimismo cómo un reducido número de países ha empezado a hacerlo, aunque es preciso que se sumen muchos más si queremos encontrar una solución global a esta crisis.

Mediante consultas con grandes organizaciones que trabajan en el ámbito marítimo, como la Organización Mundial del Trabajo y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, hemos identificado las siguientes medidas para que la industria de la inversión pueda contribuir a resolver esta crisis:

- Hacer llamamientos para que se designe oficialmente a los marineros como "trabajadores esenciales" y se creen procesos sistematizados que permitan reemplazos seguros de tripulaciones, como corredores seguros y programas de pruebas.
- Concienciar, mediante una campaña de comunicación específica, sobre la magnitud y los riesgos de esta crisis para los marineros y la sostenibilidad de las cadenas de suministro.
- Remitir el protocolo de doce pasos de la Organización Marítima Internacional (OMI) a las entidades competentes para impulsar su implantación universal.
- Garantizar que los marineros no superen el máximo legal de 11 meses embarcados y limitar las ampliaciones inevitables de los contratos de los tripulantes.
- Instar a los fletadores, especialmente los que fletan buques frecuentemente, a que acepten las solicitudes de desviación de rutas de las empresas navieras para facilitar la sustitución de tripulaciones y a que valoren la posibilidad de contribuir a sufragar los costes de repatriación de estas.

Los firmantes nos pondremos en contacto con nuestras empresas participadas para comunicar nuestras expectativas en torno a estas medidas. Creemos que la sostenibilidad de la industria marítima y el tratamiento digno de los marineros afectan a todos los inversores, así como a las empresas que dependen de estos trabajadores y forman parte de nuestras carteras.

Seguiremos apoyando sus esfuerzos para instar a los gobiernos a tomar medidas inmediatas y para proteger la sostenibilidad de nuestras cadenas de suministro internacionales.

Atentamente,

Jenn-Hui Tan, Responsable mundial de Supervisión e Inversión Sostenible de Fidelity International

Información legal importante

El valor de las inversiones y las rentas derivadas de ellas pueden bajar o subir y el inversor puede recibir menos de lo que invirtió inicialmente. Las rentabilidades pasadas no son un indicador fiable de los resultados futuros. Este documento tiene una finalidad exclusivamente informativa y está destinado exclusivamente a la persona o entidad a la que ha sido suministrado. Este documento no constituye una distribución, una oferta o una invitación para contratar los servicios de gestión de inversiones de Fidelity, o una oferta para comprar o vender o una invitación a una oferta de compra o venta de valores o productos de inversión. Fidelity no garantiza que los contenidos de este documento sean apropiados para su uso en todos los lugares o que las transacciones o servicios comentados estén disponibles o sean apropiados para su venta o uso en todas las jurisdicciones o países o por parte de todos los inversores o contrapartes. Se informa a los inversores de que las opiniones expresadas pueden no estar actualizadas y pueden haber sido tenidas ya en cuenta por Fidelity. Son válidas únicamente en la fecha indicada y están sujetas a cambio sin previo aviso. Este documento ha sido elaborado por Fidelity International. No puede reproducirse o difundirse a ninguna otra persona sin permiso expreso de Fidelity. Esta comunicación no está dirigida a personas que se encuentren en los EE.UU. y no debe ser tenida en cuenta por dichas personas. Está dirigida exclusivamente a personas que residen en jurisdicciones donde los fondos correspondientes se hayan autorizado para su distribución o donde no se requiere dicha autorización. Todas las personas que accedan a la información lo harán por iniciativa propia y serán responsables de cumplir con las leyes y reglamentos nacionales aplicables, debiendo además consultar con sus asesores profesionales. Estos contenidos podrían contener materiales de terceros que son suministrados por empresas que no mantienen ningún vínculo accionarial con ninguna entidad de Fidelity (contenido de terceros). Fidelity no ha participado en la redacción, aprobación o revisión de estos materiales de terceros y no apoya o aprueba sus contenidos explícita o implícitamente. Fidelity International es el nombre del grupo de empresas que forman la sociedad internacional de gestión de activos que ofrece productos y servicios en jurisdicciones específicas fuera de Norteamérica. Fidelity, Fidelity International, el logo de Fidelity International y el símbolo F son marcas registradas de FIL Limited. Fidelity sólo informa sobre sus productos y servicios y no ofrece consejos de inversión o recomendaciones basados en circunstancias personales. Recomendamos obtener información detallada antes de tomar cualquier decisión de inversión. Las inversiones deben realizarse exclusivamente teniendo en cuenta la información contenida en el folleto vigente y el documento de datos fundamentales para el inversor (DFI), que están disponibles gratuitamente junto con los informes anuales y semestrales más recientes a través de nuestros distribuidores y nuestro Centro Europeo de Atención al Cliente en Luxemburgo: FIL (Luxembourg) S.A. 2a, rue Albert Borschette BP 2174 L-1021 Luxemburgo o en esta misma página web. Fidelity Funds ("FF") es una sociedad de inversión de capital variable (UCITS) con sede en Luxemburgo y diferentes clases de acciones. Publicado por FIL (Luxembourg) S.A., entidad autorizada y supervisada por la Comisión de Vigilancia del Sector Financiero de Luxemburgo (CSSF).

20ES0243 / CEM20UK0826.